

132 PAG.
peugeot504.info
€4,95

HET MAGAZINE VOOR YOUNGTIMERS EN KLASSIEKERS

Auto
REVIEW

Classiccars

NUMMER 5



KOOPADVIES
MERCEDES W123



PEUGEOT
403-404-504 CABRIOLET
3
STERKE
NUMMERS



WALTER RÖHRLS RALLY-OPELS



RESTAURATIE:
TRIUMPH TR5

VOLVO PV445 DUETT



HONDA CRX

EL
BP8 710966 053300
01405
€4,95

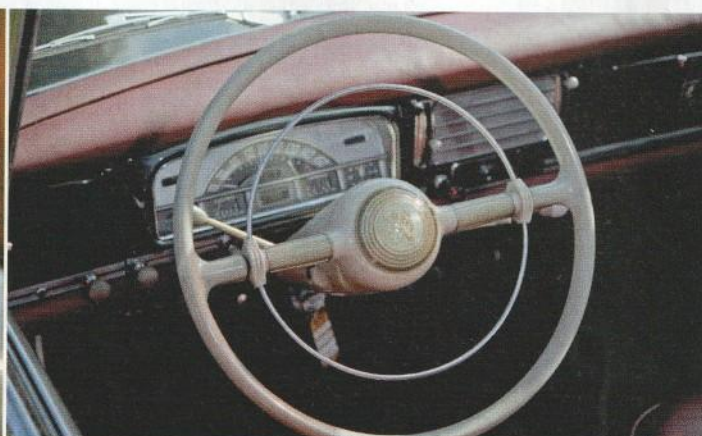


IS GETEKEND ...

Jarenlang werd Peugeots vormtaal gedictieerd door Pininfarina. Naar goed Italiaans gebruik, verscheen van menig huis-tuin-en-keuken-Peugeot ook een schitterende cabriolet. Zoals bijvoorbeeld van de 403, de 404 en de 504. Henk Visscher heeft de cabrio's alle drie.

Tekst: Igor Stulfzand • Foto's: Louis Blom





PEUGEOT 403 CABRIOLET (1959)

AANDRIJVING benzine, vier-in-lijn, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; centrale nokkenas, aangedreven via ketting, stoterstangen, tuimelaars; carburateur (Solex 32 PBICA); boring x slag: 80 x 73 mm; cilinderinhoud: 1468 cm³; compressieverhouding: 7,0 : 1; max. vermogen: 43 kW / 58 pk bij 4800 tpm; max. koppel: ca. 100 Nm bij 2500 tpm; vierbak, handgeschakeld (stuurpook); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren; v: driehoekige draagarmen, dwarsgeplaatste bladveren, schokdempers; a: starre as met geleide-armen, Panhard-stang, schroefveren, schokdempers; tandheugelbesturing; remmen v/a: trommels; banden v/a: 165 x 380; wielen v/a: 4,5 x 15.

TECHNISCHE GEGEVENS L/B/H: 4470 / 1670 / 1490 mm; wielbasis: 2660 mm; spoorbreedte v/a: 1340 / 1320 mm; leeggewicht: 1083 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 50 l; gebouwd van 1956 tot 1960; productieaantal: 2043.

PRESTATIES acceleratie 0-100 km/h: ca. 22,5 sec.; topsnelheid: 140 km/h; verbruik: ca. 10,0 l/100 km (1 : 10,0).



Hij kent zijn klassiekers. Henk Visscher groeide op in een gezin waar het dagelijks brood met auto's verdiend werd. Zijn vader was sinds 1961 dealer van Simca en elke uitvoering van de 1000, de 1100 en de 1500 kwam thuis voorbij. Nadat de fabriek was overgenomen, maakte het Simca-logo op de gevel plaats voor Chryslers *pentastar*, die na de fusie met Peugeot vervolgens weer voor een Talbot-lichtbalk werd verruild. Inmiddels zwaait Henk zelf al 32 jaar de scepter over het familiebedrijf, dat voor de regio Rivierenland (in Culemborg, Gorinchem en Leerdam) de verkoop en het onderhoud verzorgt van Peugeots en Citroëns.

In zijn jongere jaren had Henk niets met klassiekers. Dat veranderde toen hij met wat vrienden een bezoek bracht aan de Oldtimerbeurs in het Autotron. Hij ging daar de deur uit met een Peugeot 404 Berline. Henk ontdekte dat de auto, tussen alle nieuwe en gebruikte Peugeots in de showroom, een prachtige eyecatcher was. Bovendien kreeg hij steeds meer lol in het gebruik van zijn auto. Na de 404 volgde een tweede klassieker. En een derde. En was het hek van de dam. Inmiddels heeft Henk een flink aantal klassieke Peugeots, Citroëns, Simca's en Matra's verzameld, allemaal in een prachtige conditie en de een met een nog lagere kilometerstand dan de andere. En niet alleen om ze tussen de nieuwe Peugeots en Citroëns de show te laten stelen. Ze worden gebruikt. En hoe!

AAN DE OPPERVLAKTE

Iedereen kent de Peugeot 403 Cabriolet wel uit de tv-serie *Columbo*, waarin de detective zich in een auto verplaatst die er even griezelig uitziet als de hoofdpersoon zelf. Dat kan van Henks origineel Nederlandse 403 Cabriolet, die in 1959 werd gekentekend, met geen mogelijkheid gezegd worden. De auto heeft onlangs een grondige restauratie ondergaan en is met zijn diep glanzende donkergrijze lak en wijnrode lederen interieur een



gracieuze verschijning. Het duurt trouwens even voordat de ware schoonheid van de 403 Cabriolet aan de oppervlakte komt. Op foto's lijkt de auto namelijk vrij plomp van vorm, zonder veel tierlantijnen. Maar als je beter

kijkt, ontdek je vanzelf de subtiele plooi onder de verchroomde sierlijsten, de slank toelopende achterkant en de lichte boogvorm in het silhouet. In werkelijkheid is de 403 Cabriolet een veel mooiere auto dan je zou verwachten.

De 403 was de eerste vrucht van de samenwerking die Peugeot in 1951 aanging met het gerenommeerde Italiaanse ontwerphuis Carrozzeria Pinin Farina. In de elf jaar tijd dat de 403 gebouwd werd, is er een grote verschei-

Het duurt even voordat de ware schoonheid van de 403 Cabriolet aan de oppervlakte komt.

KOOPTIPS PEUGEOT 403 CABRIOLET (1956-1960)

Peugeot verkocht ruim 1,2 miljoen 403's, maar van de Cabriolet zijn tussen 1956 en 1960 slechts 2043 stuks gebouwd. Niet zo vreemd: de Cabriolet was bijna twee keer zo duur als een vierdeurs 403 Berline. Doordat de auto zo zeldzaam is, zijn liefhebbers er als de kippen bij wanneer er eentje wordt aangeboden. De techniek is hetzelfde als in de standaard 403 en voor de hobbyist eenvoudig om aan te sleutelen. De zeldzaamheid brengt wel een hoge prijs met zich mee: voor een goede (maar niet in concoursstaat verkerende) 403 Cabriolet ben je al gauw 50.000 euro kwijt. Als je er op tijd bij bent ...

CARROSSERIE Bij de 403 Cabriolet is de vraag niet of de auto gerestaureerd is, het is veel belangrijker te weten hoe kundig de restauratie is uitgevoerd. Belangrijke aandachtspunten zijn de roestgevoelige vloerplaten en de dwarsbalk achter, alsmede de binnendorpels. Let goed op de strakheid van het plaatwerk; zit er staal onder de lak of is het een dikke laag plamuur? Kijk ook goed naar de breedte van de naden tussen de verschillende panelen, die hoort overal gelijk te zijn. Vervangend plaatwerk wordt steeds schaarser, de lange achterscheren van de Cabriolet zijn niet meer te vinden.

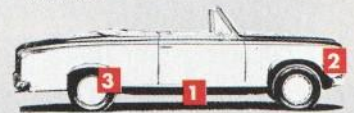
TECHNIEK Afgezien van de crossflow-cilinderkop en de halfbolvormige verbrandingskamers is de 1,6-liter viercilinder weinig exotisch. Oververhitting

is het grootste probleem bij deze motor, als gevolg van vuil in de radiator of een versleten waterpomp. Het onderhoud is rechtoe-rechtaan, al zit de ontsteking op een moeilijk bereikbare plaats en is voor het vervangen van de bougies een speciale sleutel nodig. Controleer of het juiste type oliefilter wordt toegepast voor de juiste oliedruk.

ONDERDELEN De Peugeot 403 was een massaproduct met een lange levenscyclus. Doordat er zoveel auto's gemaakt zijn, kunnen de meeste onderdelen voor de motor, het onderstel en de aandrijving redelijk eenvoudig worden gevonden, zowel bij de Peugeot klassiekerspecialist als op bijvoorbeeld eBay. Via Peugeot in Frankrijk zijn weer nieuwe uitlaatdempers voor de 403 verkrijgbaar.

AANDACHTSPUNTEN

- 1 Roest in vloer, dorpels en dwarsbalk achter, slechte kwaliteit restauratie.
- 2 Onvoldoende motorkoeling door vervuuld koelsysteem of versleten waterpomp.
- 3 Slijtage kroonwiel als gevolg van verkeerde olie.



CLUBS

Association Peugeot Hollande
www.aphpeugeot.nl
 Peugeot Club Nederland
www.peugeotclubnederland.nl
 Belgische Club voor Oudere Peugeots
www.cbop-cbap.be

KOOPTIPS PEUGEOT 404 CABRIOLET (1961-1968)

Vergeleken met de 403 Cabriolet, laat de 404 Cabrio veel grotere verschillen zien ten opzichte van de vierdeurs-Berline. Sterker nog: geen plaatdeel is gelijk. In totaal heeft Peugeot ruim 10.000 Cabriolets gebouwd, waarvan er aardig wat bewaard zijn gebleven. Het aanbod is niet enorm, maar wel dusdanig groot dat je kritisch kunt blijven voor wat betreft de conditie waarin de auto verkeert. Let op: restauratie kan een zeer kostbare aangelegenheid worden. Opnieuw geldt dat de techniek standaardmateriaal is, waarvoor het onderhoud eenvoudig en betaalbaar is.

CARROSSERIE Aan roestpreventie werd in de jaren zestig nauwelijks wat gedaan en bij Pininfarina al helemaal nul-noppes-nada. De carrosserie is een complexe constructie die op onzichtbare en onbereikbare plaatsen zeer roestgevoelig is. Nieuw of vervangend plaatwerk is erg schaars, wat betekent dat goed herstelwerk door een vakman uitgevoerd dient te worden. De 404 Cabriolet is niet geschikt voor de beginnende hobbyrestaurateur. Laat u niet te snel verleiden door een glimmende lak. Onderliggend plamuur kan een hoop narigheid verhullen.

TECHNIEK Net als de 403 Cabriolet, deelt de 404 zijn techniek met de Berline. Ten opzichte van zijn voorganger heeft de 404 een motor met een vijfmaal gelagerde krukas, waardoor hij makkelijker hoge(re) toerentallen draait. De motor

staat bekend als zeer robuust. Koelproblemen zijn het bekendste euvel. Stationair moet de injectiemotor mooi gelijkmatig draaien; de afstelling van de Kugelfischer-injectie luistert vrij nauw. De versnellingsbak kan wat olie lekken, ook de rubbers van de wielophanging verdienen aandacht.

ONDERDELEN Vervangend plaatwerk is nauwelijks verkrijgbaar. Daarom is het van groot belang dat de carrosserie in een goede staat verkeert of dat restauratie geen ingrijpend herstel aan de carrosserie met zich meebrengt. Belangrijk is ook dat de auto bij aanschaf compleet is. Bepaalde onderdelen, zoals de achterlichten en de handgrepen, zijn niet meer te koop. De verkrijgbaarheid van technische onderdelen vormt geen enkel probleem.

AANDACHTSPUNTEN

- 1 Roest! Controleer de hele carrosserie minutieus, want herstel is erg kostbaar.
- 2 Koelproblemen door defecte koelventilator; compressietest gewenst.
- 3 Rubbers en kogels in wielophanging.

**CLUBS**

Peugeot 404 Vereniging Nederland
www.peugeot404vereniging.nl
 Peugeot Club Nederland
www.peugeotclubnederland.nl
 Belgische Club voor Oudere Peugeots
www.bcop-cbap.be

Je wordt gedwongen tot een anticiperende rijstijl, maar dat hoeft niet gepaard te gaan met lage snelheden.

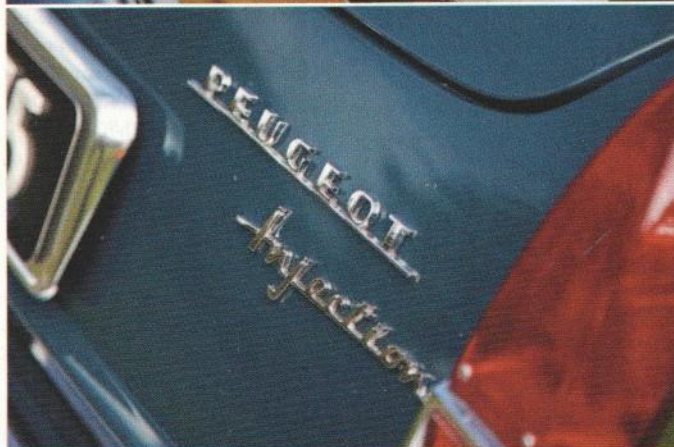
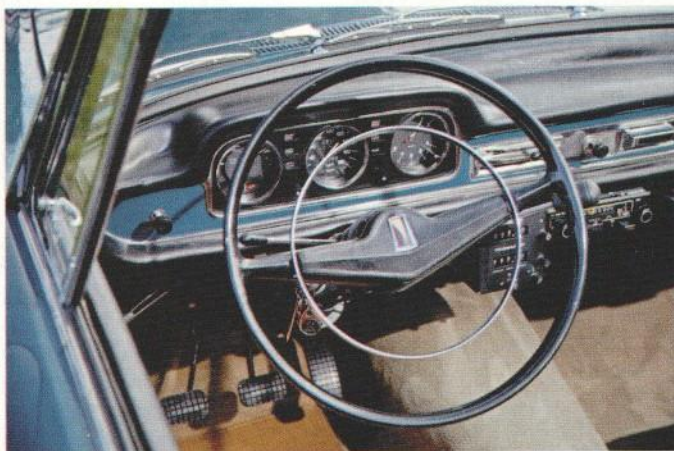
denheid aan carrosserie- en motorvarianten geweest. In totaal werden er meer dan 1,2 miljoen exemplaren geleverd, waarvan slechts een heel klein percentage een Cabriolet was. Bij Pininfarina in Turijn werden niet meer dan 2043 exemplaren gebouwd. Waarbij de Carrozzeria geen al te ingrijpende veranderingen aan de carrosserie doorvoerde; de wielbasis van de 403 Cabriolet is gelijk aan die van de vierdeurs Berline en de techniek bleef identiek.

Ook op de weg weet de 403 Cabriolet te verbazen. Je zou verwachten dat de eenvoudige bladvering voor en de starre achteras voor een nogal 'robuuste' wegligging zorgen, maar het onderstel is juist heel soepel. En anders bieden de brede stoelen comfort in overvloed. Met 58 pk komt de 403 redelijk vlot vooruit; volgens Henk Visscher is een kruissnelheid van 120 à 130 km/h op de snelweg een makkie. Maar dan ga je wel merken dat de krukas van de motor maar drie keer gelagerd is, door een lichte dreun die er onder de motorkap de kop opsteekt. Maar de auto stamt nog uit een tijd dat snelwegen een toeristische trekpleister waren en de motor voelt zich meer op zijn gemak bij een laag toerental. Op een bochtige dijkweg beschik je over genoeg koppel om het tempo erin te houden. Met de directe besturing zijn bochten vloeiend aan te snijden, waarbij de carrosserie heerlijk in de vering gaat hangen. Het enige waaraan je even moet wennen is het schakelpatroon van de pook aan de stuurkolom, met de tweede en derde versnelling boven elkaar. Peugeot koos voor een dergelijk schema om het de bestuurder in de bergen te vergemakkelijken. Daar had je immers aan de tweede en derde versnelling genoeg.

STOF VERGAREN

Henk Visscher kocht zijn blauw-groene 404 Cabriolet in 2001. De auto stamt uit Zwitserland en is grotendeels ongerestaureerd. Henk heeft alleen de buitenkant van de koets een keer opnieuw laten spuiten, maar alle plaatwerk is authentiek. Dat geldt niet voor





PEUGEOT 404 CABRIOLET (1967)

AANDRIJVING benzine, vier-in-lijn, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; centrale nokkenas, aangedreven via ketting, stoterstangen, tuimelaars; mechanische benzine-inspuiting (Kugelfischer); boring x slag: 84 x 73 mm; cilinderinhoud: 1618 cm³; compressieverhouding: 7,4 : 1; max. vermogen: 65 kW / 88 pk bij 5700 tpm; max. koppel: 141 Nm bij 2800 tpm; vierbak, handgeschakeld (stuurpook); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren; v. McPherson-veerpoten, draagarmen, spoorstangen; a: starre as met Panhard-stang, schroefveren, schokdempers; tandheugelbesturing; remmen v/a: trommels; banden v/a: 165 x 380 S; wielen v/a: 4,5 x 15.

TECHNISCHE GEGEVENS L/B/H: 4490 / 1680 / 1380 mm; wielbasis: 2650 mm; spoorbreedte v/a: 1340 / 1280 mm; leeggewicht: 1120 kg; max. toelaatbaar gewicht: 385 kg; tankinhoud: 55 l; gebouwd van 1961 tot 1968; productieaantal: 10.389.

PRESTATIES acceleratie 0-100 km/h: ca. 14 sec.; topsnelheid: 167 km/h; verbruik: ca. 10,0 l/100 km (1 : 10,0).



De 504 Cabriolet is voor mensen die in een klassieker willen rijden, maar niet in een 'ouderwets' rijdende auto.

KOOPTIPS PEUGEOT 504 CABRIOLET (1969-1983)

De 504 Cabriolet is een geliefde klassieker, die je nog best vaak tegenkomt. Toch zijn er in een tijdsbestek van 14 jaar maar 8186 exemplaren gebouwd, tegenover bijna 26.500 Coupés. De 504 Cabrio werd niet alleen geleverd met viercilinders uit de Berline, maar ook met een V6. De carrosserie is totaal anders dan die van de Berline. De 504 Cabriolet is geen bijzonder waardevolle auto. Een mooi, hard exemplaar koop je voor zo'n 15.000 euro. Restauratie is alleen lonend wanneer je tot over je oren verliefd bent op de auto en je de investering bij jezelf emotioneel kunt verantwoorden.

CARROSSERIE Met name in de begintijd gebruikte Pininfarina zeer roestgevoelig plaatstaal, zonder preventieve maatregelen te nemen. Zomaar een roestgat midden in een plaatdeel is niet uitzonderlijk en hoeft geen aantoonbare oorzaak te hebben. Vanaf 1978 werd de kwaliteit van het staal een stuk beter. Roest ontstaat op lastig te repareren plaatsen, zoals bij de aansluiting van het schutbord op de dorpels en de binnenschermen. Vervolgens trekt het verder richting A-stijlen en vloerpanelen. De koets is gevoelig voor vervorming bij een aanrijding. Als de kokerbalken voor geraakt zijn, raakt de voorwielophanging snel ontspoord. Herstel is moeilijk.

TECHNIEK Opnieuw geldt dat er weinig motorische aandachtspunten zijn. Het belangrijkste is de afstel-

ling van het Kugelfischer-injectiesysteem. Hiervoor is speciaal gereedschap nodig. Is de afstelling niet in orde, dan loopt de motor onregelmatig en kan hij tegensputteren wanneer je gas geeft. De klepzittingen van de viercilinders zijn gevoelig voor loodvrije brandstof; bij de V6 hoeft geen loodvervanger te worden toegevoegd. Controleer ook de werking van de koelventilator. Wanneer deze continu draait, valt te vrezen voor een lekkende koppakking.

ONDERDELEN Net als bij de 403 en de 404 Cabriolet geldt: vervangend plaatwerk is moeilijk te vinden of helemaal niet meer verkrijgbaar, maar technische onderdelen vormen vrijwel geen probleem. Let bij aanschaf goed op de compleetheid van de auto. Het interieur dient intact te zijn, want ook hiervoor zijn vervangende onderdelen schaars.

AANDACHTSPUNTEN

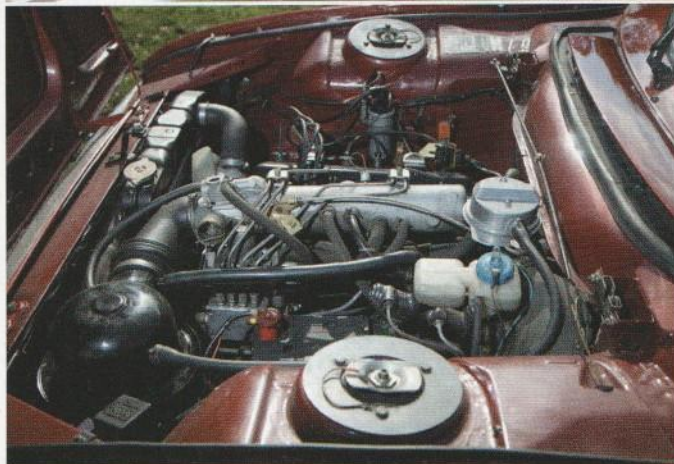
- 1 Het schutbord, de dorpels en de A-stijlen raken het eerst aangetast.
- 2 Afstelling injectiesysteem, werking koelventilator.
- 3 Het interieur dient intact en compleet te zijn.



CLUBS

Peugeot Club Nederland
www.peugeotclubnederland.nl
 Belgische Club voor Oudere Peugeots
www.bcop-cbap.be

de onderhuidse techniek. Bij aanschaf was de oorspronkelijke 1,6-liter injectiemotor al vervangen door een iets krachtigere 1,8-liter motor. Henk heeft zijn 404 Cabriolet ook niet gekocht om 'm ergens in een hoekje stof te laten vergaren; in 13 jaar tijd heeft hij ruim 40.000 kilometer met de auto afgelegd. Regelmatig staan er toertochten en zelf georganiseerde klassiekerritten op het programma. Waarbij de extra kracht (103 SAE-pk) van de 1,8-liter motor goed van pas komt. Om het gebruiksgemak en het comfort verder te vergroten, is er bovendien een bekrachtigd stuurhuis gemonteerd. En sowieso zet Henk in al zijn cabrio's een windschot. "Dan wil mijn echtgenote tenminste ook mee. Da's wel zo gezellig, toch?" Comfort biedt de 404 Cabriolet volop, maar door de stuurbekrachtiging gaat ook veel gevoel verloren. Een scherpe bocht moet je ruim van tevoren insturen en als de auto eenmaal van richting verandert, blijft het gissen in welke richting de voorwielen wijzen. Een kwestie van gewenning, want het dwingt je tot een anticiperende rijstijl. Dat



PEUGEOT 504 CABRIOLET (1978)

AANDRIJVING benzine, vier-in-lijn, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; centrale nokkenas, aangedreven via ketting, stoterstangen, tuimelaars; mechanische benzine-inspuiting (Kugelfischer); boring x slag: 88 x 81 mm; cilinderinhoud: 1971 cm³; compressieverhouding: 8,8 : 1; max. vermogen: 78 kW / 106 pk bij 5200 tpm; max. koppel: 172 Nm bij 3000 tpm; vijfbak, handgeschakeld (vloerpook); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren; v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. ophanging met geleide-armen, schroefveren, schokdempers, stabilisator; bekr. tandheugelbesturing; remmen v/a: schijven; banden v/a: 175 HR 14; wielen v/a: 5 x 14. **TECHNISCHE GEGEVENS** L/B/H: 4360 / 1700 / 1360 mm; wielbasis: 2550 mm; spoorbreedte v/a: 1490 / 1430 mm; leeggewicht: 1177 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 56 l; gebouwd van 1969 tot 1983; productieaantal: 8186.

PRESTATIES acceleratie 0-100 km/h: 10,7 sec.; topsnelheid: 179 km/h; verbruik: ca. 10,0 l/100 km (1 : 10,0).

hoeft trouwens helemaal niet gepaard te gaan met lage snelheden, want de 1,8-liter motor is krachtig genoeg voor vlotte prestaties. Schakelen gaat ook in de 404 via een pook aan de stuurkolom, maar niet volgens een afwijkend schakelpatroon à la 403. In Henks auto beweegt de pook volgens het standaard H-schema door de versnellingen.

Pininfarina (sinds 1961 aan elkaar geschreven) heeft zich bij het vormgeven van de 404 Cabriolet veel meer vrijheden gepermitteerd dan bij de 403. Weliswaar is de wielbasis van de auto gelijk aan die van de Berline, maar geen plaatdeel is uitwisselbaar. De handtekening van Pininfarina laat zich duidelijk herkennen in het ontwerp; lijkt de 404 Berline al als twee druppels water op een Lancia Flaminia of een Austin A60 Cambridge, in de 404 Cabriolet zijn weer elementen van de Fiat 1600 Cabriolet en zelfs de Ferrari 250 GT Cabriolet herkenbaar. Maar dat doet niets af aan de schoonheid van de auto; terwijl we tijdens de fotoreportage even een korte pauze nemen, krijgen de 404 Cabriolet van alle

aanwezigen verreweg de meeste voorkeursstemmen.

INSTAPPEN EN ...

De 504 Cabriolet kan vooral voorkeursstemmen verwach-

ten van mensen die dolgraag in een klassieker willen rijden, maar niet in een 'oudérvets' rijdende auto. Je stapt in en rijdt ermee vandoor. De versnellingspook is naar de vloer verhuisd,

stuur- en rembekrachtiging zijn standaard en de tweeliter injectiemotor behoeft geen bijzondere behandeling. Met 106 pk levert de auto bovendien heel moderne prestaties en mede dankzij



de onafhankelijk geveerde achterwielophanging heeft de 504 in dit gezelschap met afstand de beste wegligging en het meeste veercomfort te bieden.

En opnieuw krijgt Pininfarina de handen op elkaar vanwege het prachtige design. Doordat de wielbasis ten opzichte van de 504 Berline met 19 centimeter is ingekort, zijn de proporties van de auto precies in de juiste balans. Ook nu is Pininfarina's huisstijl duidelijk herkenbaar, de 504 Cabriolet vertoont verschillende gelijkenissen met bijvoorbeeld de Fiat 124 Sport Spider en 130 Coupé. De auto van Henk Visscher stamt uit 1978, een jaar waarin klassieke elementen als rvs-bumpers zijn gecombineerd met modernere details als rechthoekige koplampen en achterlichten. Puristen geven de voorkeur aan de eerste versie met dubbele vierkante koplampen en uit drie losse units opgebouwde achterlichten, maar in het geval van de zeldzame 504 Cabriolet valt er niet zo veel te kiezen. Wil je zoals Henk Visscher regelmatig met je klassieke auto de weg op en daarbij vooral niet angstvallig de weersvoorspelling in de gaten moeten houden, dan is een auto van na 1978 altijd de betere optie. Hoewel zeker niet volledig roestresistent, is het plaatwerk van een latere 504 Cabriolet veel beter bestand tegen de invloeden van het weer.

Vraag ons alstublieft niet om een keuze te maken tussen deze drie ontzettend mooie Peugeots. Voor alle drie de auto's kunnen we een waslijst aan redenen aanvoeren waarom we ze graag zouden willen hebben. Misschien is Henks 404 Cabriolet wel de beste keuze. Het is een klassieke schoonheid, die door de aanpassingen aan de techniek heel makkelijk in de omgang is. Maar we hebben ook een zwak gekregen voor de 403 Cabriolet, die veel mooier en aantrekkelijker is dan in eerste instantie gedacht. En de 504 biedt een mooie mix van elegantie en goede rijeigenschappen. Henk Visscher verkeert in een benijdenswaardige positie: hij hoeft geen keuze meer te maken.

